



## Techniques & Culture

Revue semestrielle d'anthropologie des techniques

45 | 2005

Apprendre la mer

---

# L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle

Sylviane Llinares

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tc/1446>

DOI : 10.4000/tc.1446

ISSN : 1952-420X

### Éditeur

Éditions de l'EHESS

### Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2005

ISSN : 0248-6016

### Référence électronique

Sylviane Llinares, « L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Techniques & Culture* [En ligne], 45 | 2005, mis en ligne le 18 mai 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tc/1446> ; DOI : 10.4000/tc.1446

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Tous droits réservés

---

# *L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Sylviane Llinares

---

- 1 Les arsenaux rassemblent un grand nombre de corps de métiers et concentrent plusieurs milliers d'ouvriers lors des périodes de pleine activité d'armement et de construction navale. Des grandes catégories se dégagent : les professions du bois, du fer, du chanvre, de la toile, de la peinture et des vivres, réparties dans les trois *Détails* des « Construction, Port et Artillerie », depuis l'ordonnance du 27 septembre 1776<sup>1</sup>. L'organisation en jurandes et corporations des professions artisanales qui codifie l'apprentissage dans la France d'Ancien Régime ne s'applique pas au personnel des ports de guerre, contrôlé par le système des classes imposé aux « gens de mer ». Dès lors, une étude de l'apprentissage dans les arsenaux s'avère complexe car les voies du recrutement définissent des parcours de formation différents. Les registres des ports démontrent l'existence d'apprentis rémunérés dont le nombre varie selon les ateliers et les chantiers concernés, respectant ainsi la législation depuis l'ordonnance de 1689. S'il est possible de compter les jeunes apprentis, il devient plus fastidieux de vérifier l'hérédité professionnelle parmi les ouvriers entretenus et plus encore lorsqu'il faut reconstituer les carrières d'une population flottante. Toutefois, l'un des points essentiels d'une telle étude nous semble être celui du rapport entre l'apprentissage, le mode de gestion et la flexibilité de l'emploi. Comment s'effectue la formation professionnelle au sein d'une activité conjoncturelle qui ajuste la main-d'œuvre à ses besoins et qui instaure le travail à l'entreprise pour obtenir une productivité à moindre coût ?
- 2 Deux types de sources, les registres des inscrits maritimes relativement bien conservés et ceux des matricules des ports de guerre, dont l'existence est plus aléatoire, permettent de travailler sur les personnels des arsenaux<sup>2</sup>. Leur analyse révèle des statuts, des postes et des affectations différentes dont la complexité, souvent sous-estimée, implique en fait plusieurs voies de recrutement, donc de formation et d'apprentissage.
- 3 Le système des classes, formalisé par les ordonnances de 1681 et 1689, permet d'assurer le recrutement des hommes exerçant un métier maritime au service de la marine d'État en

leur attribuant le statut de « gens de mer ». Les métiers relevant de la construction et de l'entretien du navire en font partie, soit les charpentiers, calfats et voiliers, cordiers et poulieurs, auxquels s'ajoutent, avec l'ordonnance de 1784, les perceurs, tonneliers et scieurs de long. Avant l'âge de 18 ans, ils sont inscrits sur l'état « des apprentis ouvriers », après, et s'ils souhaitent continuer à exercer leur profession, ils figurent sur les registres des « ouvriers non navigants ». Ils doivent se soumettre aux levées qui viendront compléter la main-d'œuvre des arsenaux suivant l'ordre des classes, remplacé par le « tour de rôle », officialisé en 1784. Cette organisation reflète de manière très incomplète la réalité de la politique contractuelle des arsenaux, qu'il s'agisse du statut ou des emplois.

- 4 En effet, ceux qui travaillent de manière ponctuelle pour la Marine de guerre ne sont pas seulement de levée. En ne retenant parmi les gens de mers classés que la division catégorielle, entre les ouvriers d'État et les ouvriers exerçant leur métier dans les ports de commerce et dans la multitude des petits chantiers privés qui animent tous les littoraux du royaume pour la pêche et le cabotage, un autre type d'embauche, s'adressant aux inscrits locaux, est négligé. Dans le groupe des non entretenus, il faut distinguer les ouvriers de levée qui sont des intérimaires et ceux qui travaillent régulièrement dans les arsenaux à temps partiel quelques jours ou semaines par mois. D'autre part, bon nombre d'inscrits ouvriers naviguent. La distinction entre ouvrier non navigant et navigant est artificielle. Les ouvriers des professions spécifiques, comme celles des voiliers par exemple, passent en alternance de l'atelier au navire. Leur embarquement sur les vaisseaux du roi est nécessaire, de même pour les charpentiers, les calfats et les tonneliers. Bien que peu nombreux au sein de l'effectif pléthorique d'un navire de guerre, l'on oublie trop souvent la catégorie des officiers marins de réparation navale (maître, second, aide) qui constitue les équipes de maintenance complétées de matelots possédant « souvent autant de savoir-faire que les ouvriers spécialisés » (Acerra & Zysberg 1997 : 217). En 1786, un quart des ouvriers classés « non navigant » est embarqué et parmi ceux qui sont inscrits comme matelot, beaucoup déclarent une profession dans les métiers de la construction et de l'entretien du navire (Perrichet 1959). L'ordonnance de 1784 confirme cette partition :

« Les ouvriers qui ayant navigué se trouveront dans le cas d'être classés comme matelots, seront inscrits en ladite qualité sur la matricule des gens de mer, et il sera seulement fait note à leur article de la profession qu'ils exercent. » (Titre X, article 9)

- 5 Il est donc impossible de conclure que les apprentis ouvriers inscrits, qui sont « versés après 18 ans » sur les registres des « ouvriers non navigant » sont préservés de l'embarquement sur les vaisseaux du roi. Un ouvrier qui embarque peut prétendre à devenir officier marinier s'il a servi comme matelot au moins 36 mois, une année de service à l'arsenal équivalent à 4 mois de mer. Le premier grade, celui d'aide, inclut les apprentis qui ont servi comme matelot, ensuite les 16 mois de service permettent de passer aux grades supérieurs de second et de maître. La formation s'acquiert aussi en mer, mais plus l'on avance en âge et dans la hiérarchie des grades de l'arsenal, moins l'on embarque, quittant le statut d'entretenu navigant à tour de rôle pour celui d'entretenu non navigant (Boudriot 1973-77).
- 6 Citons quelques exemples individuels avec le cas de maîtres-voiliers des arsenaux, qui ont tous navigué de père en fils. Joseph Roux « entretenu à la mer » et « à la salle au voile » de Toulon depuis 1759, passé au service du port en 1778, a fait 15 campagnes sur les

vaisseaux du roi<sup>3</sup>. Jean Reynaud, maître-voilier de Toulon, né en 1731, embarque pour une première campagne comme matelot en 1750, suivie de deux campagnes en 1752 et d'une campagne en 1754. À partir de 1755, il est aide-voilier, et fait une campagne en 1755, 1757 et 1759<sup>4</sup>. Les fils des maîtres-voiliers entretenus de la dynastie des Michel qui monopolisent les places de chefs d'ateliers à Brest naviguent. Jean-Marie Michel, fils du 1er maître-voilier Jean Baptiste, à travailler dix ans sous « les yeux de son père » et a fait quatre voyages en qualité de matelot pilotin<sup>5</sup>. Le 1er maître-voilier du port de Toulon François Pauquet, a lui aussi embarqué sur les vaisseaux du roi, aide maître entretenu depuis 1748, formé par son père qu'il remplace comme chef d'atelier après son décès en 1755, il a fait campagne en 1754 avec La Galissonnière<sup>6</sup>. Le cas des voiliers permet d'ailleurs de mieux cerner les difficultés d'interprétation des statuts dans l'arsenal avec les « entretenus à la mer » qui travaillent dans les ateliers. En 1778, Joseph Roux, second maître-voilier à Toulon est « entretenu pour la mer » à la salle aux voiles depuis 1759 « pour aider au premier maître », il est passé « au service du port » en mars 1778. Il a 19 années de service à la voilerie de l'arsenal et a fait 15 campagnes sur les vaisseaux du roi<sup>7</sup>.

- 7 La question de l'attractivité des arsenaux en termes de bassin d'emploi reste épineuse dans la mesure où les sites portuaires n'ont pas développé une double activité, celles de la guerre et du commerce. Il existe sans doute plusieurs manières d'intégrer l'arsenal, une voie de terre et une voie de mer si l'on peut dire, avec un statut d'ouvrier matelot ou de matelot-ouvrier. Outre les compétences professionnelles acquises et bonifiées, qui jouent en faveur des postulants à l'intégration, d'autres raisons influent nécessairement sur le recrutement. La parenté familiale ou géographique, les relations qui se nouent lors des embarquements donnent toute leur place aux facteurs humains. Servir le roi, c'est d'abord servir sur ses vaisseaux, et personne, ou presque, n'échappe à la mer et à ses combats. C'est un risque à courir pour qui souhaite travailler dans les arsenaux.
- 8 Les dossiers personnels de la série C7 des Archives Nationales, constitués artificiellement de pièces éparées, permettent de saisir les parcours individuels qui conduisent du recrutement temporaire à l'embauche définitive. En revanche, la lecture des registres matriculaires impose un long travail de dépouillement, qu'il faut ensuite soumettre à un traitement informatisé, qui est sans doute plus utile pour observer la fluctuation et la répartition des hommes dans les chantiers et les ateliers.
- 9 Au XVIIIe siècle, la recherche des compétences manufacturières, si chère à Colbert, est assortie de l'octroi de certains privilèges et d'une forte réglementation de l'État royal. La Marine n'échappe pas à cette politique qui admet qu'une qualification professionnelle donne à son détenteur des avantages qui doivent servir son émulation et par là même l'intérêt du service du roi. Il est logique de déduire que les entretenus ont pu constituer des dynasties artisanales, dès la fin du XVIIe siècle, et qu'ils limitent, voire ferment le recrutement des intérimaires (Llinares 1996). L'exemple de Jacques Antoine Marcadé, contremaître-cordier au Havre, prouve le contraire ou du moins, montre que l'embauche temporaire n'empêche pas un recrutement définitif. Entretenu depuis le quatre février 1758, il a travaillé ponctuellement à la corderie pendant 30 ans de 1727 à 1757, soit 571 journées et demie.

	1727	1739	1740	1745	1746	1747	1757
Journées travaillées	37 ½	30	54 ½	99 ½	191 ½	118 ½	40 ½

Salaire journalier en sols	50	30	30	27	30	30	50
----------------------------	----	----	----	----	----	----	----

*Jacques Antoine Marcadé, cordier du Havre*

(Arch. Nat. Marine C7 195 Dossier : J. A. Marcadé, lettre du commissaire de la marine du Havre du 11 septembre 1761)

- 10 Une forte machine administrative de vérification et de planification se cache derrière cette gestion de « remues d'hommes » mobilisant à tous les niveaux de direction et d'encadrement, intendant, commissaire, contrôleur, écrivain, chef d'atelier et de magasin. Le comptage, l'inscription des tâches, des journées et des payes de chacun, aboutit à la tenue de registres. La trace écrite de l'activité est essentielle car elle permet, entre autres, de conserver la mémoire des affectations et des fonctions d'une main-d'œuvre hiérarchisée. Elle autorise et régule les demandes pour faire valoir des droits qui peuvent conférer le statut d'entretenu. Le cas du maître calfat Joseph Jacob laisse entrevoir la confusion qui peut exister entre les ports et le ministère dans les réponses faites aux demandes « d'entretien » des ouvriers. Se pose alors la question de l'adéquation des besoins et de l'émulation sans création de postes. Joseph Jacob a servi sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes et du roi pendant 35 ans en qualité de maître calfat et demande en 1785 à être entretenu « pour la mer ». Thévenard, commandant la Marine, le présente comme un « très bon élément, consciencieux, sérieux et doué », tout en précisant qu'il ne souhaite pas créer un poste de second maître calfat dont Lorient n'a pas besoin. Cependant, il est d'usage dans tous les ports d'accorder un traitement de maître pour récompenser les bons services des calfats et « les avoir sous la main » lorsque les armements l'exigent<sup>8</sup>.
- 11 Il est sans doute plus simple de s'en tenir au constat d'une condition ouvrière misérable dans les arsenaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, dénoncée en son temps par une historiographie qui opposait l'Ancien Régime indifférent au nouveau règne de la Liberté et de l'Égalité qui sut entendre les plaintes des travailleurs (Travers 1935). Les événements révolutionnaires donnent naissance à une longue série de décrets qui semblent aller dans le sens des revendications dès 1790 et surtout à partir de 1793. C'est vrai en partie, si l'on observe la révision à la hausse des salaires et l'organisation du recrutement. Dans un contexte particulièrement difficile, il s'agit surtout de remettre les arsenaux au travail, de retenir une main-d'œuvre happée par les levées en masse et de réintégrer les ouvriers qui consacrent trop de temps au service de la Garde nationale (Henwood & Monange 1989). Non sans une certaine démagogie, la valeur citoyenne, le civisme et le dévouement des ouvriers sont parfois exaltés, d'autant que les salaires payés en assignats provoquent un fort mécontentement. Le Directoire impose même le rythme décadaire, augmentant ainsi la durée du temps de travail par la vertu du calendrier républicain (Blanchard 1849-59).
- 12 Dans les arsenaux du roi, nul doute aussi que les journées de labeur aient été longues, mais pas plus que dans les manufactures d'État, entre neuf et treize heures en fonction de la saison. Les soldes modestes sont souvent versées avec retard, suscitant les plus vives inquiétudes chez les administrateurs de plume comme d'épée. La dégradation des revenus est réelle à partir des années 1770. « Le renchérissement de toutes choses », formule utilisée dans les correspondances, se traduit par des demandes d'augmentation chez les entretenus. Ces requêtes conservées proviennent du sommet de la hiérarchie ouvrière, les maîtres, pour eux-mêmes et leurs fils apprentis, dont la qualification et le niveau d'instruction autorisent ce type de demande. Ceux-ci font d'ailleurs l'objet d'une plus

grande attention puisque les revendications salariales sont appuyées par les commandants des ports. Cette catégorie professionnelle est assurément la mieux traitée en raison de ses compétences. En témoignent, dans les cas dramatiques, les décisions qui, s'appuyant sur les textes d'ordonnance, établissent des usages particuliers. Le contremaître calfat Yves Coulvain décède d'un accident du travail en 1782 à Brest. L'on sait très précisément qu'il est tombé du premier pont du vaisseau *La Bretagne* dans la fosse aux câbles le 10 mai à 8 heures. Sa veuve enceinte a deux enfants en bas âge, l'aîné ayant six ans. Conformément à l'ordonnance de 1765 et à l'usage de Brest, le ministre accorde une gratification à la veuve de 150 livres et de 50 livres pour chaque enfant<sup>9</sup>. Il est d'ailleurs remarquable que l'ordonnance de 1784 déterminant les règles d'attribution des pensions prévoit dans le cas des demandes relatives aux maîtres entretenus de Brest, Toulon et Rochefort « qu'elles seront faites par les conseils de Marine desdits ports » et non par l'inspecteur de la caisse des Invalides.

- 13 Pour les autres catégories, muettes, il faut se contenter de la correspondance des administrateurs qui ferment les yeux sur le coulage, utilisent les vivres de la Marine, emploient à la journée, là où ils peuvent, femmes et enfants de matelots et d'ouvriers pour quelques sols. Cette image négative est d'ailleurs renforcée par la présence des forçats du bagne rééduqués par le travail, bien visibles lorsque Joseph Vernet peint Rochefort et Toulon. Eux aussi finissent, dans certains ateliers, par former une main-d'œuvre qualifiée, parfois rémunérée chichement, mais toujours disponible. C'est le cas des forçats tisserands à Toulon et à Brest qui concurrencent la main-d'œuvre urbaine et celle des campagnes environnantes (Llinarès 2000). Malgré tout, le statut d'ouvrier entretenu est enviable et recherché. Il offre la perspective d'une promotion par le travail, d'un avenir pour les enfants, et si l'on ne meurt pas à la tâche, d'une retraite en cas d'invalidité, dans le cas contraire, d'une pension pour les veuves. L'intendant de Brest, Ruis-Embitto, propose ainsi une pension de 80 livres par mois pour la veuve, âgée de 74 ans, du second maître cordier, Jean Rocher, décédé en avril 1772. Sa carrière est impressionnante par sa durée. Il sert depuis 1711, a fait trois campagnes comme matelot entre 1719 et 1727, il entame une carrière d'espadeur en 1744 à la corderie de Brest et ensuite de fileur en 1761, il obtient le grade de second maître en 1771. Dans sa lettre adressée au ministre, l'intendant précise : « comme les papiers du Bureau des décharges ont brûlé dans l'incendie de 1743, il est impossible de lui donner des certificats antérieurs à 1743<sup>10</sup> ». Enfin, il faut rappeler que la hiérarchie professionnelle, maître, ouvrier et apprenti, sur laquelle se fonde l'échelle des rémunérations, désigne tout autant des entretenus que des non entretenus. Le charpentier Jean Pascal Anot a servi pendant 25 ans sur les vaisseaux du roi à Toulon. En 1786, il totalise 163 mois et 29 jours de mer. En 1792, il a le statut de « maître-charpentier non entretenu », ayant été employé pendant trois ans, sept mois et 23 jours aux visites et exploitations des bois de chêne d'Italie à compter du septembre 1787<sup>11</sup>. Un jeune travailleur (moins de 18 ans) peut donc, en pratique, être rémunéré au grade d'apprenti sans être entretenu.
- 14 Si la mise à disposition des ouvriers des professions maritimes semble réglée par le système des classes, du moins en théorie, la formation et la conservation d'une main-d'œuvre qualifiée pose problème. Elles supposent une intégration progressive, réglée par un temps de service requis à terre et en mer, une embauche définitive, une échelle de rémunérations, une progression de carrière. La progression au mérite n'exclut, a priori, ni les nouveaux entrants, ni les fils des entretenus qui constituent le vivier des métiers qualifiés des arsenaux.

- 15 Les savoirs techniques évoluant au rythme des perfectionnements du navire, la formation prend ici toute sa valeur. La question récurrente étant de savoir qui la prend en charge car si la construction navale est constamment exigeante et inéluctablement innovante, elle est aussi conjoncturelle. Chômage endémique et travail à temps partiel ne semblent guère favorables à l'apprentissage qui exige du temps et de la constance. Le recours au système de l'entreprise dicté par les restrictions budgétaires, particulièrement à la veille de la Révolution, impose le paiement à l'ouvrage par le biais d'une adjudication de travaux à un groupe d'ouvriers. Comment former les apprentis dans ce mode de gestion ? Comment préserver leur formation lorsqu'un atelier est confié à un entrepreneur qui rémunère la main-d'œuvre ?
- 16 La pratique de l'apprentissage dans les ports a été codifiée dès le XVI<sup>e</sup> siècle pour deux métiers de la construction navale, les calfats et les charpentiers. Il existe en théorie des maîtrises dont l'accès est conditionné par la réalisation d'un chef-d'œuvre examiné par des « maîtres gardes » établis par les amirautés. Une autre condition s'y ajoute, celle d'avoir été apprenti pendant au moins trois ans. L'ordonnance de 1681 commentée par René Josué Valin (1760) laisse à penser que l'établissement des maîtrises et la formation des apprentis n'ont guère été respectés. Valin l'attribue au temps nécessaire à la formation d'un bon maître expérimenté et à la difficulté de confier sans risque la réalisation des carènes à des débutants. Aussi l'ordonnance proscriit-elle tout serment, droit et banquet pour les apprentis désirant devenir maîtres. Cette législation concerne les ports civils, c'est l'ordonnance de 1689 qui fixe les règles d'apprentissage dans les arsenaux. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'*Encyclopédie Méthodique Marine* donne la définition suivante pour un « apprentif » :
- « L'intention du roi étant qu'il se forme toujours de nouveaux ouvriers, au terme de l'ordonnance, il doit être employé un apprenti pour dix ouvriers de toute espèce. On admet sur les travaux, en cette qualité, principalement des fils d'ouvriers; il faut, pour être reçu apprentif, être en âge d'apprendre, & susceptible de se perfectionner : on donne d'abord aux apprentifs 10 à 12 sous, & on augmente ensuite leur paie suivant leur mérite. » (Valin 1783)
- 17 Le texte fait référence à l'ordonnance de 1689 qui fixe le rapport d'un apprenti pour dix maîtres-calfats ou charpentiers et qui accorde une paye de 5 sols par jour « pour leur subsistance ». Le salaire augmentant ensuite à proportion, selon la capacité et l'habileté du jeune ouvrier. Le décret du 25 janvier 1793 confirme la préférence accordée aux enfants des maîtres et des ouvriers, étendue aux fils des « canonniers, marins, soldats de Marine ». L'âge minimal est fixé à huit ans pour les places de « garçons » et à dix ans pour celles des apprentis. Le nombre de place ne peut jamais excéder le cinquième du nombre des ouvriers dans les ports et arsenaux de la République<sup>12</sup>.
- 18 Les sources, avant la Révolution, attestent de la prérogative consentie aux fils des maîtres entretenus pour leur formation. Celui du maître-voilier François Pauquet, âgé de 15 ans en 1778, est entretenu en qualité d'élève à 200 livres par an. Ce salaire correspond à celui de tous les élèves dans les ateliers du port de Toulon. « Ces places ont été établies dans le principe en faveur des enfants des maîtres pour faciliter leur instruction » note le commis dans la synthèse des demandes faites pour obtenir une augmentation du traitement d'élève du fils Pauquet. Le commandant de la Marine précise que le père lui « fait donner toutes les instructions possibles pour le mettre en état de le remplacer par la suite<sup>13</sup> ». La vérification du ratio d'un apprenti pour dix ouvriers s'avère compliquée. Les données collectées pour quelques ateliers du port de Brest de 1763 à 1788, témoignent de la difficulté à bien évaluer le pourcentage des apprentis au sein d'une main-d'œuvre



diversifiée (voir annexe 1). Le grade mentionné croise en fait l'âge du système des classes et l'échelle des rémunérations des arsenaux. Rien ne permet d'affirmer que ces jeunes garçons sont tous et réellement en apprentissage avec un statut d'entretenu. Doit-on y voir la recherche d'une économie sur les salaires dans certains ateliers par le recourt à la main-d'œuvre faiblement rémunérée des moins de 18 ans ? Le salaire moyen d'un ouvrier dans les années 1780 est d'environ 35 sols par jour, celui des apprentis entre 10 et 15 sols. En suivant cette hypothèse, c'est une double lecture des décrets de la période révolutionnaire relevant le ratio au cinquième en 1793 qu'il convient de faire. Si les pères ont revendiqué la préférence pour l'embauche de leurs fils, ils ont peut-être souhaité que leur propre recrutement n'en pâtisse pas car le texte du décret formule précisément l'idée d'une limite avec les termes « ne pourra jamais excéder ». Il faut se garder de surinterpréter, seules des études approfondies, tant quantitatives que qualitatives, pourront nous éclairer sur les modalités de recrutement des apprentis. L'embauche préférentielle est accordée aux enfants des ouvriers car les arsenaux ont besoin de conserver à proximité un réservoir de main-d'œuvre qualifiée. Toutefois, la profession du père ne dicte pas nécessairement celle du fils et le favoritisme pour leur promotion ne se vérifie pas toujours. À Lorient, d'après la matricule de 1776, 70 % des charpentiers ont un père ouvrier, 45 % des pères sont charpentiers, 23 % exercent une autre spécialité dans les chantiers et les ateliers de l'arsenal, 5 % sont matelots, et 26 % sont fils de laboureur ou d'artisan<sup>14</sup>.

- 19 En matière de construction navale, deux politiques sont possibles et combinables, faire appel à des chantiers privés ou aux arsenaux du roi. Si l'utilisation des premiers par la Marine a été effective pour la construction des petites unités (de l'avis à la frégate), c'est bien le système de la régie d'État qui prédomine au cours de XVIII<sup>e</sup> siècle. Les ports de commerce peuvent difficilement réaliser de gros vaisseaux commandés en bloc à un entrepreneur privé compte tenu de leurs infrastructures et de leur situation (Acerra & Meyer 1988; Le Bouëdec 1977). Pour autant, l'adjudication par appel d'offre au moins disant n'est pas exclue au sein de l'arsenal. Le travail à l'entreprise réputé moins cher que celui à la « journée du roi » est imposé et étendu à l'ensemble des activités au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine. L'idée n'est pas neuve, elle a d'ailleurs fait l'objet de longs débats au sein de l'administration centrale depuis Colbert. Certains ateliers ont ainsi été confiés à des entrepreneurs avec un cahier des charges à respecter. À Brest, en 1775, l'intendant de Ruis-Embitto estime qu'il ne faut jamais mettre à l'entreprise par une « adjudication générale » les constructions, les refontes et les radoub mais que l'on retirera un avantage à diviser les différents objets par des « adjudications particulières » dont il donne la liste suivante : « Clouture, meubles, mouvement du lest et sciage » peuvent être mis à l'entreprise, « mâture, voilerie, poultrie, peinture, calfatage, perçage et garniture » jamais<sup>15</sup>. Il faut bien comprendre ce que recoupe le terme d'adjudication. La main-d'œuvre peut être rémunérée à la tâche ou bien par un entrepreneur. À Toulon, en 1758, la couture des voiles et la façon des poulies qui étaient à « prix fait » repassent à la journée du roi pour « le bien du service ». Pour la corderie, où les abus sont patents, il faut attendre la fin du bail qui se termine en 1760. Là est « l'adjudication particulière » à un entrepreneur privé qui rémunère les ouvriers et qui est dans l'obligation d'entretenir « cinq élèves payés à ses frais<sup>16</sup> ». À Brest, en 1787, les ateliers de voilerie, mâture, poultrie et la corderie sont aussi attribués à des entrepreneurs. Ils doivent rétribuer tous les journaliers qui y sont employés<sup>17</sup>. La volonté d'étendre ce système pour des raisons de pénurie budgétaire à l'ensemble des chantiers de construction et d'entretien des navires entraîne une nouvelle forme d'entreprise, celle



des associations d'ouvriers de l'arsenal qui se substituent à un entrepreneur privé. Les jeunes ouvriers au grade d'apprentis participent-ils à ces « sociétés » dans cette nouvelle organisation du travail ? Il semble que oui car les « apprentis et compagnons ne doivent point avoir de part dans les profits » indique le ministère en 1785<sup>18</sup>.

- 20 Il ne faut pas se méprendre sur l'avantage supposé, « le profit », que les travailleurs des arsenaux peuvent attendre d'un tel système. L'économie est au bénéfice de la Marine par la réduction sensible des revenus des ouvriers avec le décalage que l'on sait entre salaire nominal et salaire réel dans une conjoncture de pénurie et de hausse des prix des grains à la veille de la Révolution. S'y ajoutent des licenciements massifs qui touchent tous les ports et un chômage partiel pour les entretenus dont le nombre s'amenuise. « La disette d'argent » réduit le temps de travail à 15 jours par mois à Lorient à partir de décembre 1788. Les chiffres montrent qu'il n'existe plus aucun apprenti à la voilerie en janvier 1789, ceux-ci étant auparavant payés à la tâche et non à la journée du roi (voir annexe 2). Quelles peuvent être les conséquences d'une telle flexibilité de l'emploi sur l'apprentissage ? Là encore, seules des reconstitutions de carrière individuelle permettraient de vérifier si la formation du vivier des métiers qualifiés, et notamment celle des fils de maîtres, a perduré.
- 21 Au terme de cette étude, un constat s'impose : un apprenti peut être « navigant » ou « non navigant », « entretenu » ou « non entretenu », « à marché » ou « à la journée du roi ». Ces différents statuts se confondent lors du parcours de formation au service de la marine du roi. Ce qui traduit l'originalité et aussi la précarité de l'emploi des apprentis dans les arsenaux. Dans la société artisanale d'Ancien Régime, l'apprenti des métiers organisés en jurandes ne perçoit pas de salaire. Le maître lui apprend son métier et en règle générale fournit le gîte et le couvert pour une durée déterminée mais variable selon les professions.
- 22 Deux points jouent en faveur de la Marine même si le contexte peut à certaines périodes fragiliser leurs effets. D'abord, la quantité et le brassage des effectifs tant à la mer qu'à terre doit permettre la sélection et la formation des meilleurs. Ensuite, l'émulation est entretenue par l'avancement et le salaire chez les officiers marins et maîtres des ateliers privilégiés. Entre autres contreparties, ils assurent la transmission des savoirs en priorité à leurs enfants dans le but de leur succéder. Il est pourtant hasardeux de croire qu'ils aient un avenir « tout tracé », bien que la faiblesse du nombre à entretenir plaide en leur faveur.
- 23 La complexité des statuts et des affectations soulève le problème de la progression au mérite. La mauvaise gestion des flux verticaux récompensant le courage des matelots par l'accès à la maîtrise joue-t-elle le rôle de correctif dans la maîtrise des qualifications professionnelles héréditaires ? Ou bien au contraire, le travail dans les arsenaux rééquilibre-t-il l'avancement par des méthodes de sélection qui valorisent avant tout la compétence ? Seul un dépouillement laborieux des archives disponibles (registres matriculaires et correspondance des ports) permettrait de répondre à ces questions en reconstituant au cas par cas les carrières des ouvriers et leur progression dans l'apprentissage.
- 24 Annexes 1 : Brest - Ouvriers présents
- 25 Mâturation : mars 1763

Contremaîtres	Charpentiers	Perceurs	Apprentis	%	Total	Journaliers
3	181	2	46	19,8	232	10

## 26 Mâturation : février 1785

Contremaîtres de Brest	Ouvriers de Brest	Compagnons de Brest	Total	Apprentis	%	Journaliers	Forçats-ouvriers journaliers
4	100	20	124	9	7,25	40	40

## 27 Mâturation : juillet 1788

Contremaîtres de Brest	Ouvriers de Brest	Compagnons de Brest	Total	Apprentis	%	Journaliers	Forçats ouvriers journaliers
11	99	24	134	18	14	57	40

## 28 Voilerie : 1776

	Avril	Mai	Août
Voiliers	52	117	84
Apprentis	40 43,4%	51 30,3%	49 36,8%
Total	92	168	133

## 29 Voilerie : janvier 1780

Maîtres entretenus	Contremaîtres	Voiliers	Apprentis	%
4	2	86	48	52

## 30 Voilerie : février 1785

Contremaîtres de Brest	Ouvriers et matelots de Brest	Compagnons de Brest	Total des présents	Apprentis mousles de Brest	%	Absents
5	76	25	131	25	19	28
-	+ 47 de levée	-	178	-		

## 31 Voilerie : juillet 1788

Contremaîtres de Brest	Ouvriers de Brest	Compagnons de Brest	Total des présents	Apprentis mousles de Brest	%	Absents
4	43	13	82	22	26	15
-	+ 44 femmes	-	-	-		

## 32 Poultrie : 1776

	Avril	Mai	Août
Contremaîtres	1	1	1
Poules	28	73	40
Apprentis	3 9,3%	6 7,5%	6 12,7%
Total	32	80	47

## 33 Poultrie : juillet 1788

Contremaîtres de Brest	Ouvriers de Brest	Compagnons de Brest	Total	Apprentis mousles de Brest	%	Journaliers	Forçats ouvriers journaliers
2	54	2	58	6	11	-	20

## 34 Corderie : 1763

	26 mars	30 juillet
Contremaîtres	4	4
Fileurs	100	154
Apprentis	21 5,6%	51 9,80%
Peigneurs	24	34
Tourneurs et dévideurs	131	84
Espadeurs	24	87
Largueurs et cordiers	30	63
Garçons	25 6,6%	30 5,76%
Charpentiers	3	3
Goudronneurs	12	10
Total	374	520

## 35 Corderie : 1776

	Avril	Mai	Août
Contremaîtres	8	8	8
Fileurs	273	384	360
Apprentis	65 15,4%	115 13,77%	115 16,4%
Peigneurs	16	38	32
Espadeurs	1	124	102
Goudronneurs	10	11	11
Charpentiers	3	26	11
Journaliers	45	129	59

Total	421	835	698
-------	-----	-----	-----

## 36 Corderie : janvier 1780

	Contremaîtres de Brest			Ouvriers de Brest	Total	Apprentis	%	Forçats-goudronneurs																
<table><tr><td>Fileurs</td><td>12</td><td>224 + 202 de levée</td><td>438</td></tr><tr><td>Peigneurs</td><td>-</td><td>71</td><td>71</td></tr><tr><td>Goudronneurs</td><td>-</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>Charpentiers</td><td>-</td><td>10</td><td>10</td></tr></table>						Fileurs	12	224 + 202 de levée	438	Peigneurs	-	71	71	Goudronneurs	-	10	10	Charpentiers	-	10	10	134		60
						Fileurs	12	224 + 202 de levée	438															
						Peigneurs	-	71	71															
						Goudronneurs	-	10	10															
						Charpentiers	-	10	10															
Total	12			517	529	134	25,3	60																

## 37 Corderie : juillet 1788

	Contremaîtres de Brest			Ouvriers de Brest			Compagnons de Brest			Journaliers			Apprentis			%	Total	Forçats-ouvriers journaliers																									
<table><tr><td>Fileurs</td><td>17</td><td>228</td><td>26</td><td>84</td><td></td><td></td><td>355</td></tr><tr><td>Peigneurs</td><td></td><td>56</td><td></td><td>67</td><td>53</td><td></td><td>176</td></tr><tr><td>Charpentiers</td><td></td><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5</td></tr></table>																		Fileurs	17	228	26	84			355	Peigneurs		56		67	53		176	Charpentiers		5					5	60	
Fileurs	17	228	26	84			355																																				
Peigneurs		56		67	53		176																																				
Charpentiers		5					5																																				
Total	17			289			26			151			53			10	536	60																									

## 38 Sources annexe 1

- 39 Arch. Nat., Marine B3 557 f°294 : « États des travaux généraux par les ouvriers des constructions, radoubs et ateliers, semaine du 26 février au 5 mars 1763 » et f° 412 : Brest, Hocquart, le 30 juillet 1763.
- 40 Arch. Nat., Marine B3 627 f° 200-201 : « État du nombre d'ouvriers qu'on est en usage d'entretenir au port de Brest dans les temps ordinaires et qui y étaient employés au mois d'avril dernier, de ce à quoi le nombre en a été porté relativement au mouvement extraordinaire qui a eu lieu à compter de la fin du mois de mai et de ce qu'il reste actuellement dans le port, eu égard aux congédiements qui y ont été faits depuis le 3 juillet », Brest Marchais, le 22 août 1776.

- 41 Arch. Nat., Marine B3 673 f° 51-52 : « État du nombre des ouvriers avec observation sur les réductions possibles », Brest, le 26 janvier 1780.
- 42 Arch. Nat., Marine B3 769 f° 31 : « État général du nombre des ouvriers employés dans les chantiers et ateliers du port de Brest, le 14 février 1785 ».
- 43 Arch. Nat., Marine B3 790 f° 165 : « État général du nombre des ouvriers employés dans les chantiers et ateliers du port de Brest, le 16 juillet 1788 ».
- 44 Annexe 2 : Lorient - Ouvriers domiciliés au port
- 45 Voilerie : juillet 1788 et janvier 1789

	1er juillet 1788			1er janvier 1789		
	Journée du roi	À prix fait	Total	Journée du roi	À prix fait	Total
Voiliers	3	22	25	-	5	5
Apprentis	-	10	10 (28%)	-	-	-
Total	3	32	35	-	5	5

- 46 Effectif global : juillet 1788 et janvier 1789

Directions	1er juillet 1788			1er janvier 1789		
	Journée du roi	À prix fait	Total	Journée du roi	À prix fait	Total
Port	477	168	645	499	121	620
Artillerie	53	-	53	41	-	41
Construction	520	511	1031	419	81	560
Total	1050	679	1729	959	202	1161*

- 47 (\*) 535 travaillent tous les quinze jours depuis le 1er décembre 1788
- 48 Sources annexe 2 : Arch. Nat., Marine B3 796 f° 207-210 : Thévenard, Lorient, le 30 janvier 1789.

## BIBLIOGRAPHIE

Acerra, Martine & Jean Meyer

1988. *Marines et Révolution*. Rennes : Ouest-France.

Acerra, Martine & André Zysberg

*L'essor des marines de guerre européennes 1680,1790*. Paris : SEDES, (4<sup>ème</sup>, partie : le Vaisseau en campagne et ses Hommes).

Blanchard, Claude François (1798-1868)

*Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions pour la Marine*. Paris : Imprimerie Nationale (puis Impériale), 3 volumes. Décret sur l'organisation et le traitement des maîtres, ouvriers et autres employés des ports et arsenaux de la République, du 25 janvier 1793.

Boudriot, Jean

*Le Vaisseau de 74 canons*. Grenoble : Quatre-Seigneurs (4 vol.).

Le Bouëdec, Gérard

Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790. Paris : Armand Colin.

Encyclopédie Méthodique Marine

1783. Paris : Panckouke (tome 1).

Llinares, Sylviane

« Maîtres et ouvriers des arsenaux au XVIII<sup>e</sup> siècle », pp. 10-15, in *Actes de la Table Ronde Les usages des littoraux XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, Ancrage et mobilité sociale*, Lorient : C.L.S.P - UBS/Rennes II.

2000. « Travail pouvoirs et mentalités à Brest au XVIII<sup>e</sup> siècle », pp. 665-680, in *Pouvoirs et Littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

Henwood, Philippe & Edmond Monange

1989. *Brest, un port en Révolution 1789-1799*. Rennes : Ouest-France.

Perrichet, Marc

1959. « Contribution à l'histoire du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons », *Revue d'Histoire économique et sociale* 1 : 89-112.

Travers, Serge

1935. *Le statut du personnel ouvrier et le problème de la main d'œuvre dans les arsenaux de la Marine française*. Paris : Les Presses Modernes.

Valin, René-Josué

1760. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681 où se trouve la conférence des anciennes ordonnances, des us et coutumes de la mer...* La Rochelle : J. Legier (2 vol. in-4°).

## NOTES

1. Charpentage, perçage, calfatage, sciage, menuiserie, mâture, avironnerie, tonnellerie, charronnage, sculpture, peinture, corderie, voilerie, poulisserie, forge, serrurerie, plomberie, ferblanterie, chaudronnerie, vitrerie, armurerie, boulangerie, tissage etc.,



toutes les fabrications ne s'effectuant pas dans l'arsenal. Les charpentiers, affectés dans différents ateliers et chantiers avec leur spécialité, sont les plus nombreux.

2. L'arsenal de Toulon est sans doute le mieux loti en registres matriculaires depuis 1736 (SHM Toulon, Sous série 2G 1), Brest conserve des rôles d'ateliers moins précis que les matricules à partir de 1743 avec des lacunes (SHM Brest, Sous série 3E 1) et qui sont en fait des registres de salaires.

3. Arch. Nat. Marine C7 288 - Dossier : Joseph Roux, lettres du Commandant de la Marine, Toulon, août 1778.

4. Arch. Nat. Marine C7 274 - Dossier : Jean Reynaud, extrait du registre des bureaux des classes, Toulon 1760.

5. Arch. Nat. Marine C7 208 - Dossier : Michel (1709-1784).

6. Arch. Nat. Marine C7 238 - Dossier : Pauquet, lettres du Chevalier de Fabry, Commandant de la Marine, Toulon, juin 1778.

7. Arch. Nat. Marine C7 288 - Dossier : Joseph Roux, lettres du commandant de la Marine, de Saint-Aignan, Toulon, le 20 juillet 1778.

8. Arch. Nat. Marine C7 147 - Dossier : Joseph Jacob (1755-1785).

9. Arch. Nat. Marine C7 75 - Dossier : Yves Coulvain, accord du ministre du 5 juin 1782.

10. Arch. Nat. Marine C7 280 - Dossier : Jean Rocher, Brest, le 24 avril 1772.

11. Arch. Nat. Marine C7 6 - Dossier : Pascal Anot, Toulon, le 5 septembre 1792.

12. Revu à la baisse en mars 1797 : soit le septième des ouvriers de chaque profession (Arrêté du 17 ventôse, an V).

13. Arch. Nat. Marine C7 238 - Dossier : Pauquet, lettres du Chevalier de Fabry, Commandant de la Marine, Toulon, juin 1778

14. Le Ruyet, Louis, Les ouvriers de la matricule de Lorient de 1750 à la Révolution, Mémoire de Maîtrise dirigé par Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, Lorient, juillet 2004, 2 vol, 136 p. et 76 p. Les résultats portent sur un échantillon de 126 charpentiers pour lesquels la profession des pères est mentionnée dans la matricule de 1776. L'âge minimal d'entrée dans la profession s'établit à 11 ans, l'âge moyen à 19 ans.

15. Arch. Nat. Marine B1 81 f°30 : « Opinion de Monsieur de Ruis sur les ouvrages à mettre à l'entreprise », le 4 décembre 1775.

16. Arch. Nat., Marine B3 544 f° 191-192 et 194 : Sibon, capitaine di port, Toulon, le 14 octobre 1759.

17. Arch. Nat., Marine B1 102 f° 103, Pour Brest, expédié le 16 juin 1787. La lettre mentionne la rémunération par l'entrepreneur des forçats travaillant à l'atelier de la mâture.

18. Arch. Nat., Marine B1 100 f°44-46 : « Observations sur tous les marchés passés avec les ouvriers des constructions », Brest, 1785.

---

## RÉSUMÉS

Étudier l'apprentissage dans les arsenaux au XVIII<sup>e</sup> siècle s'avère complexe car les voies de recrutement des ouvriers définissent plusieurs parcours de formation professionnelle. Toutefois, la question essentielle nous semble être celle du rapport entre l'apprentissage, le mode de

gestion et la flexibilité de l'emploi. Pour obtenir une productivité à moindre coût, les ports de guerre ajustent constamment la main d'œuvre à leurs besoins et instaurent périodiquement le travail « à la tâche » ou « à l'entreprise ».

**Apprenticeship in the 18th century naval dockyards.**

The study of apprenticeship in the 18th century naval dockyards is complex since worker recruitment corresponds to various courses in professional training. Nevertheless the relation between apprenticeship, management and flexibility of employment appears to be the main question. To reach low cost productivity, military harbours constantly adjust labour to the needs and alternate between piece work and work on contract.

## INDEX

**Mots-clés** : apprentissage, arsenaux, marine, ouvriers, travail, XVIIIe siècle

**Keywords** : 18th century, apprenticeship, naval dockyards, work, workers

## AUTEUR

**SYLVIANE LLINARES**

Maître de Conférences en Histoire Moderne. Université de Bretagne Sud – SOLITO.